



我国的公路交通事业(上)

王拥军 编著

目 录

序言	1
曲折发展中的公路交通事业	14
公路交通事业的创建时期	15
公路交通事业的曲折发展时期	22
开创我国公路交通事业的新局面	34
公路管理体制的沿革	48
公路技术标准和规范	53
新中国公路建设的投资格局	60
做好路政管理工作，保证公路运输安全畅通	65
干线公路网的划定和建设	71
我国县乡公路的建设	92
旅游公路的兴起和发展	105
公路路面里程不断上升	117
公路桥梁的建设	129
石拱桥的建设及技术改进	131
新中国双曲拱桥应运而生	136
混凝土拱桥和钢筋混凝土拱桥	141
钢筋混凝土梁桥和预应力混凝土梁桥	148
斜拉桥	164
钢桥	167
桥梁基础	173

序言

中国是一个历史悠久的文明古国。远在公路和汽车出现以前，各族人民经过几千年的辛勤开拓，在道路、桥梁、隧道修建，车辆制造，以及交通管理等方面，都取得过辉煌成就。《史记·夏本纪》中“陆行乘车”的记载，说明在四千多年以前，中国已经有了车和行车的道路。西周，将城乡道路按不同等级进行统一规划，修建了从都城镐京（今西安附近）通往各诸侯城邑的道路，开创了以都城为中心的道路体系，建立了被认为是世界道路史上最早的比较完善的路政管理制度。秦始皇统一中国以后，实行了“车同轨”的重大改革，并大修驰道、直道，建立了规模宏伟的道路交通网。西汉，开通了连接欧亚大陆的丝绸之路，为东西方经济、文化交流作出了巨大贡献。东汉，在陕西汉中到四川的褒斜道上修建的七盘山行车隧道，长 15.75 米，宽 4.15 米，高 3.6 米，距今已有一千九百多年的历史。当时火药尚未发明，采用火烧水激法开凿，在世界交通隧道史上实属创举。一千三百多年前，隋代修建的赵州桥，净跨达 37.02 米，桥面两端宽 9.6 米，中部宽 9 米，全长 50.8 米，是世界上最早出现的空腹式石拱桥。它的结构新颖，雄伟壮丽，宛如“初月出云，长虹饮涧”，是科学和艺术的结晶。唐代是中国古代文化的昌盛时期，也是对外最开放的时期，驿传制度完善，在紧急时，驿传速度每昼夜可达 500 里（折今 227 公里）以上。诗人杜牧“一骑红尘妃子笑，无人知是荔枝来”的诗句，既揭露了唐玄宗和杨贵妃骄

奢淫逸的生活，也充分反映了驿运的快捷。金代修建的芦沟桥(石拱桥,共11孔,一一九二年建成),全长266.5米,宽9.3米,造型美观,石雕精细,为中国古代桥梁建筑的杰作。在《马可·波罗纪行》一书中被列为世界名桥,蜚声国际。元代,在原有驿道的基础上,进一步开辟了以元大都(今北京)为中心通往全国各地的道路网,发展了驿站(“站赤”)制度,使驿运达到了极盛时期。这些记述充分说明,中国古代道路交通的许多领域都具有相当先进的科学技术水平,尤其在桥梁建筑技术方面,更是作出过巨大贡献。这些重大成就和宝贵经验,不仅为世界道路交通史谱写了光辉篇章,而且为中国和世界文明增添了光彩。

清道光二十年(一八四〇年)鸦片战争以后,随着近代工业的产生,中国出现了电报、电话,开始废驿兴邮,并在驿道主干线上逐步兴建铁路、公路。这样,中国古老的驿道、驿运就逐渐被这些新兴的通讯和运输方式所取代。

公路和汽车在中国出现始于本世纪初,距今已有八十多年的历史,但发展极为缓慢。直到一九四九年十月中华人民共和国诞生以后,才开始进入一个新的发展时期。

一、旧中国公路交通概况

清光绪二十七年(一九〇一年)以后,中国先后出现了汽车和公路,到宣统三年(一九一一年)清政府被推翻,全国共有汽车200多辆,公路1100多公里。(均未含台湾省,以下同)。一九一二年一月,中华民国建立。同年四月,袁世凯窃取政权,建立了北洋政府。这个时期,北洋政府虽曾颁布《修治道路条例》,主管公路交通

的内务部也制定过《修治道路条例施行细则》、《长途汽车营业规则》等法令规章，在京兆尹公署设立了京兆国道管理局，一些地方政府也设立了军路处（局）、省道局等机构。但是，由于军阀割据，各自为政，实际上公路交通的管理、修建无法统一；为了争权夺利，各地军阀只是在各自的辖区内修过少量公路。到一九二六年，全国仅有公路 2.61 万公里，而且绝大部分为土路，缺桥少涵，晴通雨阻；全国民用汽车共有 1.49 万辆，汽车运输开始从经营大城市的客运转向长途客货运输。

一九二七年四月，国民党政府在南京成立。到一九三七年抗日战争爆发以前，国民党政府主管公路交通的先后有交通部、铁道部和全国经济委员会。自一九三二年全国经济委员会成立公路处专管公路建设和汽车运输以后，公路交通发展较快。除制定《全国道路网规划》外，还先后颁布《道路工程标准及规则》、《公路汽车载客通则》、《公路汽车货运通则》等规章法令，实行国道由中央统一规划、修建和管理，其它路线由各省、市负责。到一九三六年底，共新建京（南京）杭（州）、沪（上海）杭（州）等公路 8.65 万公里，全国通车里程增加到 11.57 万公里。桥梁建设最有代表性的是一九三七年建成的钱塘江公路、铁路两用大桥，全长 1450 余米。民用汽车也发展到 6.89 万辆（未含日伪占领区，以下同），其中有私营汽车 1.77 万辆，官办营运汽车 2900 多辆，其余均为机关、工厂和私人的自备车辆。

一九三七年七月抗日战争开始后，公路交通的变化很大。抗战初期，华北等地区修建过一些公路。但在国民党军队败退时，为阻止日军进攻，又下令进行了破坏。次年十月，广州、武汉相继沦陷，海运、铁路被切断。

从此整个抗战后方的陆上交通，主要依靠公路运输。当时，在西南地区，除改善了以贵阳为中心通往邻省的 5 条干线公路外，最主要的是修建了通往缅甸和越南的滇（云南）緬（甸）和河（池）岳（圩）两条国际通道。在西北地区，则重点改善川（四川）陕（西）、西（安）兰（州）、甘（肃）新（疆）等线。另外新建了汉（中）渝（重庆）、川（四川）滇（云南）西、川（四川）滇（云南）东、甘（肃）川（四川）等线，以加强南北交通，加速军援物资的转运。一九四二年，日军侵占缅甸，滇緬公路中断后，又修建了通往印度的保（山）密（支那）公路（中印公路的一段）。八年抗战期间，共计新建公路 1.27 万公里；桥梁建设，除修建了少数钢桥和悬索吊桥外，其余多为木桥。抗战初期，车辆和设施受到很大损失。为了适应战时需要，一九三八年，国民党政府交通部先后成立了直属的西北、西南、滇緬 3 个运输管理局和新疆运输委员会以及西南进出口物资总管理处，共有汽车 4102 辆。其后，运输管理体制虽然迭有变更，车辆也有所增减，但承担军需物资的运输任务始终未变。据一九四五年统计，全国民用汽车保有量约 3.4 万辆，其中官办汽车运输企业约有 7200 辆，私营汽车有 9200 余辆，其余为机关、工厂和私人的自备车辆。为了弥补汽车运力的不足，还恢复了驿运。

在沦陷区，一九三一年“九一八”事变以后，日本帝国主义为了把东北地区作为征服全中国的基地，大力强化了交通建设。到一九四五年八月，共修建各种道路 3.55 万公里。这些道路大部分为单车道的土路，标准很低。民用汽车保有量，一九四一年曾一度达 4422 辆。至于华北、华东等沦陷区，虽然汪精卫伪政权也有过整修

公路、办理汽车运输的打算，但因财政困难，特别是在解放区军民反复破坏袭击之下，最后只修复了钱塘江大桥和少数公路，增加了少量汽车，绝大部分计划落空。

一九四五年八月，日本投降。由于铁路一时难以修复，水运船只又极其缺乏，后方的大批机关、学校、工厂的复员迁返，主要依靠公路交通。国民党政府制订了公路抢修计划，命令各省紧急修复公路，恢复汽车运输。到一九四五年底，修复了榆树湾至衡阳、南宁至钦州、长沙至南昌等 30 条路线，全国公路通车里程达 13 万多公里，民用汽车保有量约 3.4 万辆。一九四六年初，国民党政府军事委员会战时运输管理局撤销，交通部重新成立公路总局，下设 8 个区局和 9 个运输处，负责国道的修建、养护和汽车运输等事宜。但是，当年计划由于内战影响和财政困难，绝大部分没有实现。

在解放战争期间，随着中国人民解放军的胜利前进，解放区的不断扩大，各地人民政府先后建立了交通局、公路管理局和运输公司等机构，负责抢修公路和运输粮食、弹药等物资支援前线。在著名的辽沈、淮海、平津三大战役中，组织动员的群众数以百万计。仅在平津战役中，河北省各解放区就动员民工 154 万人，各种人、畜力车 40 万辆和大量驮畜参加支前，共计运送粮食等物资 25 万多吨。平津战役结束后，华北人民政府又立即动员群众整修了平汉（今北京经河北省石家庄到河南省武陟）、平大（今北京经河北省大名到河南省新乡）、津浦（今天津经山东省德州到河南省濮阳）3 条干线和一些支线共 2000 多公里，架设了黄河浮桥，支援中国人民解放军第四野战军顺利南下。同期，解放区的汽车运输也有较大发展，拥有汽车 1.51 万辆，其中包括私营汽车

7443 辆。

另一方面，在解放战争期间，特别是一九四七年七月人民解放军转入战略进攻以后，国民党军队在节节败退中，对公路、桥梁、车辆设备以及车站设施，疯狂地进行了破坏。据统计，一九四九年末，能通车的公路只有 8.07 万公里，汽车 5.1 万辆。这些公路缺桥少涵，路况极差，汽车也大部分破旧不堪。新中国的公路交通事业，就是在这样薄弱的基础上开始起步的。

二、新中国公路交通的巨大成就

一九四九年，中国人民革命的胜利和中华人民共和国的诞生，为公路交通事业的发展开辟了广阔前景。在中共中央、政务院（一九五四年以后改称国务院）和各级人民政府领导下，公路交通部门在修复原有公路、恢复运输生产的同时，广泛深入地进行了民主改革和生产改革，对私营运输业和私营公路进行了社会主义改造，建立了以国营运输企业为主体的社会主义公路运输体系。与此同步，还从一九五一年开始，进行了以国防公路为重点的大规模公路建设。三十八年来，新中国的公路交通尽管受过“左”的思潮影响，出现过曲折，但从总体上来说，成就仍然是十分巨大的。特别是中共十一届三中全会以后，随着改革、开放总方针的贯彻执行，公路交通所取得的成就尤为突出，显示了社会主义制度的优越性。

——以首都北京和各省省会、自治区首府、直辖市为中心的公路交通网初具规模，线路布局有了很大改善，汽车分布渐趋合理。一九八七年，全国公路通车里程达到 98.2 万公里，为一九四九年的 12 倍；民用汽车保有量为 408 万辆，为一九四九年的 80 倍。除西藏自治区墨

脱县外，全国 2200 多个县（旗）都通了公路，建立了汽车运输企业，设置了站点，配备了运力，90%以上的乡镇开办了汽车运输业务。另外还有 400 多万辆拖拉机和大量的人畜力车活跃在城乡公路运输线上。昔日缺路少车的西南、西北地区，公路交通已成为主要的运输方式。西藏和平解放前，没有公路，也没有汽车运输。据一九八七年统计，全区有公路 2.17 万公里，拥有客货汽车 2.33 万辆。新疆的公路交通状况也大为改善，共有公路 2.5 万公里，客货汽车 12.72 万辆。新中国公路交通的发展规模、布局都是旧中国无法相比的。

——全面完成了支援前线、抢险救灾以及发展国民经济的各个五年计划所规定的公路客货运输任务。新中国建立以后，公路交通在支援解放战争、抗美援朝战争和以后的历次自卫反击战中，在救援突发性的雪灾、水灾、震灾和森林火灾中，在全面恢复国民经济以及社会主义经济建设的全过程中，充分发挥了快速、机动和适应能力强的特点，全面及时地完成了各项紧急艰巨的运输任务。公路交通部门汽车运输企业广大职工，服从大局，不怕困难，不怕牺牲，承担了最艰巨的运输任务，显示了主力军的作用。另一方面，随着国民经济的发展，商业、粮食、外贸、冶金、林业、石油等系统的厂矿企业自备车辆承担的货运量也日益增多，有力地促进了工农业生产与建设的发展。进入八十年代以后，随着改革、开放总方针的贯彻执行，厂矿企业自备汽车增长很快，并积极参加了社会营业性运输，对搞活公路运输市场，缓解公路运量大于运力的矛盾，促进社会主义商品经济的发展发挥了积极作用。公路交通部门汽车运输企业，也依靠深化改革，加强经营管理，改善服务态度，较好

地完成了各项运输计划。尽管公路交通部门的客货营运车辆在全国民用汽车保有量中所占的比重，一九八七年已下降到 7.4%，但它却承担了全社会汽车客、货运量的 85.8%和 12%，客、货周转量的 86.6%和 15.8%。

——建立了门类基本齐全、修理和制造大体配套的公路交通工业。公路交通工业是在汽车维修业的基础上逐步建立起来的。除商业、粮食、外贸、石油等系统的汽车运输企业各自拥有一批车辆维修企业外，公路交通部门在七十年代末初步建成了一个门类基本齐全的部门工业体系，其中包括公路客车、挂车、各种专用车、筑路养路机械、保修机械、汽车配件以及水泥、石料等路用材料制造工业，还有车辆设备维修和轮胎翻新工业等。中共十一届三中全会以前，公路交通工业主要是为本部门本系统服务，改革、开放方针贯彻以后，转为面向社会，为全社会服务。到一九八七年底，公路交通部门共有工业企业 1329 家，职工 35 万多人，年总产值 24.7 亿元。主要产品的年生产能力分别达到：公路客车 2.3 万辆，汽车挂车 2.5 万辆，筑路、养路机械 1.2 万台，大修汽车 10 万辆，汽车配件年产值 4 亿余元。

——基础设施和技术装备水平显著提高。一九四九年未，在全国能够勉强通车的 8.07 万公里公路中，没有一、二级公路；路面铺装率只有 39.7%，且绝大部分为砂石路面。其中高级次高级路面只有 315 公里；桥梁则以临时性木桥居多；公路的修建、养护几乎都是手工操作。经过三十八年的建设，公路基础设施、技术装备水平大为提高。到一九八七年底，在 98.2 万公里公路中，有一级公路 1341 公里，二级公路 2.8 万公里，三级公路 14.8 万公里。路面铺装率增加到 82.5%，其中高级次高

级路面有 21.6 万公里。临时性木桥基本上都进行了改造，永久性桥梁占 97%以上，高等级公路和桥梁工程的施工基本实现了机械化，县级养路段也都装备了汽车和以拖拉机为动力的多种养路机械。汽车运输企业的基础设施和技术装备也日臻完善。一九八七年，全国有汽车客运站点 16 万多个，其中县以上客运站 2190 个。八十年代新建的客运车站设计新颖，造型美观。一些省、自治区首府的客运站，建筑面积都在 1 万平方米左右，停车场地宽阔，站内设施齐全，有的还安装了闭路电视。客货汽车更新周期缩短，并向柴油机、大吨位发展。集装箱运输车、专用车、小吨位轻型货车日益增多，缺重少轻的情况有所改善，车辆构成渐趋合理。人畜力车逐步被汽车和拖拉机所取代。

——建立了一支政治、技术、业务素质都比较好的公路交通队伍。一九八七年，全国公路交通系统职工达 273 万人。这支队伍在川藏、海南岛、天山等重点公路工程的勘测施工中，在严寒酷暑的日常公路养护中，在抗震救灾、防洪抢险或支援边防物资运输中，在长期的公路科学实验中，都经受过严峻考验。他们服从大局，不怕苦，不怕累，哪里需要就上哪里去，为新中国公路交通的发展立下了汗马功劳。

三、公路交通在国民经济中的重要地位和作用

交通运输是国民经济的命脉，是物质生产活动和商品流通的支柱，也是国民经济现代化的重要组成部分和必要条件。高度发展的交通运输是一个国家经济繁荣、文化发达、国防巩固、人民生活富裕的重要前提。所以，交通运输必须先行。特别是在改革、开放的形势下，交通运输的先行作用就更为突出。公路交通是交通运输体

系的重要组成部分。根据马克思关于交通运输是“第四物质生产领域”和“旅客和货物是和交通工具一起运行的，而运输工具的运行，它的场所的变动，也就是它所进行的生产过程”的论述，公路运输和其它运输方式一样，是物质生产部门，是属于基础产业和生产力范畴的。由于汽车运输具有机动灵活、迅速方便和公路建设投资少、建设周期短等特点，在整个交通运输体系中，它是唯一能够深入城市大街小巷和农村山区各个角落的一种运输方式。它除了直接承担工农业生产和城乡物资交流等大量客货运输任务外，还要为铁路、水运、航空等运输方式承担起点和终点的客货集散任务。甚至铁路、港口、机场、管道等建设工程，也往往需要先修通公路而后才能开工建设。至于在国防、军事方面，公路交通更是国防现代化和部队机械化、快速化的重要条件。在经济发达国家，随着公路网的建设 and 汽车、石油工业的发展，尤其从五十年代中期高速公路的大量修建与集装箱运输兴起以后，公路运输不仅在客运方面而且在货运方面也成为运输的主力，成为一个国家或地区经济和社会发展的标志之一。公路交通和其它运输方式相比，具有以下优势：

一是便于普及。在中国 960 万平方公里的土地上，不可能每个县、区都通铁路，由于自然条件的限制，大部分地区没有水运，而公路交通则不然，它点多、线长、面广，可以深入到城镇、农村和山区的各个角落。

二是能实现直达运输。送货上门，取货到家的直达运输，明显地弥补了公路运输成本高于铁路、水运的不足，从而使它在中短途运输和部分长途运输中取得了较好的综合效益。这就是：汽车运输送达时间比铁路、水

运快所带来的商品投放市场及时、资金周转快、流动资金减少等好处的时差效益；汽车运输装卸次数比铁路、水运少所带来的节省装卸、包装费用和减少货损货差等好处的质差效益；由于公路网密度大，很多地区公路运输可以抄近路，使公路运输的客货运费比铁路、水运低所带来的运距差效益等。随着经济发展水平的提高，精密高档商品比重的增大，鲜活易腐货物的增多，公路直达运输在商品流通中的综合效益将更加显著。

三是适应性强。公路运输能结合所运货物的不同种类、特点和不同的作业机具，组成不同的专用车辆。如冷藏保温车、液罐车、粉粒散装车、家禽牲畜车、集装箱运输车等，实行专业化运输与专业化作业，可以大大提高运输效率，降低运输成本。

四是方便群众。公路修通以后，不仅国营、集体、个体的汽车可以行驶，而且拖拉机、人畜力车、自行车和行人等也可以通行（汽车专用公路除外），既方便了群众，又促进了当地工农业生产的发展和群众生活的改善。公路是名副其实的富国利民的基础设施。

公路交通在国民经济中的地位和作用，主要取决于它自身的优势。随着社会主义商品经济的发展和公路交通技术装备设施的改善提高，公路交通的优势，包括它的潜在优势，表现得越来越明显，从而使人们清楚地看到它在巩固国防、开发边疆、促进国民经济发展中的重要地位和作用：

——公路运输已承担了全社会 80%左右的客、货运量，在整个交通运输体系中，已成为中短途运输的主力。据统计，一九四九年公路运输完成的客运量为 1809 万人，旅客周转量近 8 亿人公里，货运量为 7963 万吨，货

物周转量为 8 亿吨公里，分别为同年全社会客运量的 13.2%，旅客周转量的 5.16%和货运量的 49.5%，货物周转量的 3.14%。到一九八七年，公路运输完成客运量为 70.1 亿人，旅客周转量为 2697 亿人公里，货运量则为 71.10 亿吨，货物周转量为 2621 亿吨公里，分别占全社会客运量的 81.47%，旅客周转量的 45.51%，货运量的 74.6%，货物周转量的 11.8%。但是，应该指明的是，在上述公路货运量中，城乡个体（联户）运量数字，并未包括人畜力车的运量；非交通部门（厂矿企业）项内的运量数字中仅为汽车运量，也未包括其它机动车、拖拉机和人畜力车的运量。据交通部公路规划设计院对公路货运量所作的全面测算（含以上所缺部分的运量），一九八七年的公路货运量与货物周转量为 87.15 亿吨与 2839 亿吨公里，分别为同年全社会货运量与货物周转量的 78%与 13%。按此计算，一九五 到一九八七年客货运量与客货周转量的平均增长速度则分别为 17%、13.2%与 16.6%、16.7%，均高于铁路和水运的发展速度。

——公路交通在增进各民族间的团结，巩固人民民主专政，维护社会主义祖国的统一方面起着重要作用。在西南、西北等边疆地区，不仅在省、自治区内需要依靠公路交通连接地（盟）、县（旗）、区、乡，有些还要依靠公路交通与祖国内地紧密相连。毛泽东主席对康藏公路的题词：“为了帮助各兄弟民族，不怕困难，努力筑路！”和为康藏、青藏两公路胜利通车到拉萨的题词：“庆祝康藏、青藏公路的通车，巩固各民族人民的团结，建设祖国！”最集中地说明了公路交通在这方面的作用。

——公路交通在开发山区，发展农村商品经济，提

高农村广大人民群众的物质文化生活水平，缩小城乡差别方面，起着关键性的作用。全国 67 万余公里的县乡公路，象微血管一样连结着城乡的各个角落。它是向城市供应农副产品，向农村输送各种生产、生活资料的主要纽带，起着其它运输方式无法取代的作用。很多山区在公路未修以前，由于交通闭塞造成了愚昧、落后，治贫治愚工作开展很困难。当县乡公路修通以后，生产发展了，商店、学校、卫生院办起来了，群众生活和精神面貌迅速发生变化。“要致富，先修路”。“公路通，百业兴”。这是广大群众从亲身体验中总结出来的真理。许多山区人民还亲切地把公路称之为“解放路”，“富裕路”，“幸福路”。

——公路交通在抢险救灾中起着前哨兵和主力军的作用。一九七六年唐山大地震后，大批公路交通职工昼夜兼程，赶赴灾区，以最快的速度抢修公路，恢复通车，不仅运送了大量抗震救灾物资，而且及时地转运出许多受伤的灾民；数以万计的前往救灾的人民解放军指战员和抢修铁路、电讯的工程队伍，也都是通过公路迅速进入唐山的。又如河南等省的特大水灾，云南和四川的震灾，以及内蒙古的严重雪灾等等，也都是公路交通职工最先把大批的救灾人员和物资送往灾区，把中国共产党和人民政府的关怀和温暖送给了灾民。

——公路交通在反击侵略、加强国防方面具有重要作用。公路交通是连接祖国边疆地区和战略后方的重要纽带，也是连接边防哨所和检查站的重要条件。在现代战争中，汽车本身就是部队现代化的重要运输工具，在部队的机械化和快速运动中起着重要作用。当海南岛公路通车之际，毛泽东主席题词：“加强国防，巩固海南”；

朱德副主席题词：“好好建设公路为造福人民与巩固国防而努力”。他们的题词充分体现了公路交通在国防和战备中的重要地位。

——在援外和承包公路工程中，为加强中国和第三世界国家的友谊和合作发挥了积极作用。从一九五六年开始，中国为蒙古、北也门、南也门、尼泊尔、巴基斯坦、苏丹、索马里、缅甸等 23 个国家提供了 84 项援助工程，其中公路工程 52 项，桥梁工程 21 项，公路养护 11 项，财务总支出达人民币 18.37 亿元。到一九八七年底，已完工交付使用的有公路 48 条，共长 7729.6 公里；独立大桥 17 座，共长 3375.8 米。这些项目的实施，既有利于这些国家发展工农业生产，又进一步加强了这些国家与中国之间的友谊和技术经济合作。

一九七九年二月，交通部成立了中国公路桥梁工程公司，开始承包国外的公路与桥梁建设工程。到一九八七年底，先后在北也门、伊拉克、卢旺达等国家签订了 200 项合同（已完成 191 项），累计金额 7.03 亿美元。这个公司本着“守约、保质、薄利、重义”的原则，加强经营管理，树立了良好的国际信誉，并跻身于世界大型承包公司的行列。

曲折发展中的公路交通事业

新中国的成立，揭开了公路交通事业新的历史篇章。建国以来，公路交通工作在中国共产党和国务院的正确领导下，依靠政策，依靠技术进步，依靠科学管理，更主要的是依靠全体职工和广大人民群众自力更生，艰

苦奋斗，取得了辉煌成就，建成了—个初具规模的近百万公里的公路运输网，为沟通城乡物资交流，发展工农业生产，提高人民的物质和文化生活水平，巩固国防作出了巨大贡献。但是，公路交通的发展也不是一帆风顺的，它所经历的是一条曲折而又不断胜利前进的道路。

公路交通事业的创建时期

新中国建立初期，西藏、云南等边疆地区和沿海—些岛屿尚未全部解放，—九五—年开始抗美援朝，—九五三年又开始实施发展国民经济的第—个五年计划（简称“—五”），公路交通面临的—任务是：既要组织力量继续支援解放战争和抗美援朝，又要大力修复被破坏的公路，恢复公路运输，以支援工农业生产的恢复和发展。为此，公路交通部门不得不在支援前线、恢复生产，开展民主改革和生产改革的同时，进行大规模的公路建设。尽管困难很大，但是，在中共中央和政务院的正确领导下，不仅战胜了困难，创建了人民公路交通事业，而且使它获得了比较全面的发展。

—、建立公路交通管理机构

—九四九年十一月，交通部部长章伯钧主持召开了第—届全国航务、公路工作会议，就—九五—年航务与公路工作任务、交通管理体制和—系列方针、政策问题进行了讨论。朱德副主席和陈云副总理到会作了重要指示。周恩来总理听取了交通部领导对会议情况的汇报。次年—月，交通部成立公路总局，负责全国公路的规划、建设与管理—工作。三月，政务院作出了《关于—九五—年公路工作的决定》（简称《决定》）。《决定》指出，公